

Bestelwagens: een drama voor de verkeersveiligheid

De maximale snelheidsbegrenzer: een nieuwe Europese richtlijn. **BELEID - EUROPA**

JOHAN DE MOL (CDO, RU GENT)

Snelheidsbeheersing staat in Europa hoog op de politieke agenda. Er bestaan Europese richtlijnen over de installatie en het gebruik van snelheidsbegrenzers in bepaalde voertuigcategorieën. Momenteel worden deze richtlijnen uitgebreid naar andere categorieën. Dit zou niet alleen de verkeersveiligheid maar ook het milieu en de economie ten goede komen.

EUROPESE RICHTLIJN 1992

De huidige Europese reglementering, die van kracht is sinds 1 januari 1994¹, geldt alleen voor snelheidsbegrenzers in vrachtwagens van meer dan 12 ton en autobussen van meer dan 10 ton. De snelheidsbeheersing is echter ook een probleem voor andere voertuigtypes. Bovendien bestaan er te veel snelheidsmaxima of -categorieën zolang lichtere voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens en autocars) niet uitgerust worden met een snelheidsbegrenzer. Hoe meer snelheidscategorieën er op een autoweg zijn, hoe groter de kans op conflicten. Indien het aantal (maximale) snelheidscategorieën beperkt zou worden tot een drietal (90, 100 en 120 km/uur), zou zowel de doorstroming als de veiligheid kunnen toenemen.

¹ Richtlijn 92/6/EEG van 10 februari 1992 betreffende de installatie en het gebruik, in de Gemeenschap, van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen (Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, nr. L 57 van 02.03.1992).

Richtlijn 92/24/EEG van 31 maart 1992 betreffende snelheidsbegrenzers of soortgelijke begrenzungssystemen voor bepaalde categorieën motorvoertuigen (Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, nr. L 129 van 14.05.1992).

² In de Europese Richtlijn 92/6/EEG is bepaald dat de toepassing van de richtlijn geldt voor de vanaf 1 januari 1994 geregistreerde voertuigen. Voor de voertuigen geregistreerd tussen 1 januari 1988 en 1 januari 1994 moest de snelheidsbegrenzer ingebouwd zijn vanaf 1 januari 1995. Enkel voor de voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor binnenlands transport, kon een latere datum worden voorzien.

³ Het is evident dat er tussen de maximale snelheid en de werkelijk gereden snelheid, vooral voor de categorieën die niet uitgerust zijn met een maximale snelheidsbegrenzer, nog een kloof bestaat maar de bedoeling van maximale snelheden moet juist zijn dat ze gerespecteerd worden.

⁴ Klassiek is de registratie van ongevallen niet volledig en betrouwbaar maar men kan verwachten dat indeling van voertuigen die betrokken zijn bij ongevallen in categorieën van meer of minder dan 3,5 ton, niet zal bijdragen tot de correctheid van de cijfers.

Het beschikbare cijfermateriaal over de betrokkenheid van deze lichtere voertuigcategorieën bij ongevallen is niet altijd volledig en juist⁴. Toch is het probleem van te hoge snelheid van deze lichtere voertuigcategorieën reeds gesteld⁵.

In dit artikel wordt de inbouw van maximale snelheidsbegrenzers in lichtere voertuigcategorieën onderbouwd met bestaand cijfermateriaal en wordt gerapporteerd over de nieuwe Europese regelgeving.

UITBREIDING NAAR ADR-TRANSPORTEN

Nadat de begrenzing voor zwaardere vrachtwagens en bussen om veiligheids- en milieureden Europees is vastgelegd op 90 en 100 km/uur, rijst uiteraard het probleem van de voertuigcategorieën die onder deze gewichtsgrens vallen. Eén van de voertuigcategorieën waarvoor de inbouw van maximale snelheidsbegrenzers vanuit verkeersveiligheidsstandpunt zo voor de hand ligt, zijn de voertuigen bestemd voor ADR-transporten. Voor deze voertuigen geldt, als gevolg van de aard van de lading, een bijzondere reglementering.

De specifieke (maximale) snelheid voor ADR-transporten is in België maximaal 85 km/uur. Voor bepaalde ADR-producten⁶ bestaat een aangepaste snelheid naargelang het gebied waar het voertuig rijdt. Een maximale snelheidsbegrenzer voor deze transportcategorieën is meer dan gewenst. De weerstand tegen de uitbreiding naar dergelijke voertuigcategorieën zal vermoedelijk erg beperkt zijn.

Daarenboven voorziet de Europese richtlijn (bedoeld wordt de richtlijn die in 1994 van kracht werd) uitdrukkelijk de mogelijkheid om de maximale snelheidsbegrenzer uit te breiden naar ADR-transport. Dat deze maatregel meer dan gewettigd is, kan men op de weg dagelijks vaststellen. Doordat ADR-transporten ook uitgevoerd worden met lichtere vrachtwagens (< 12 ton), zware bestelwagens en zelfs lichte

⁵ Zie ook Verkeersspecialist 91/2002, p.27 (kort).

⁶ Snelheidsbeperkingen voor ontplofbaar stoffen:

— op gewone wegen:	50 km/uur voor motorvoertuigen
	40 km/uur voor gelede voertuigen
— op autosnelwegen:	75 km/uur
— binnen de agglomeraties:	30 km/uur



Het lijkt bijna evident dat ook lichte autobussen en werfvervoer uitgerust worden met maximale snelheidsbegrenzers. Het werfvervoer vormt hierbij een absolute topprioriteit.

bestelwagens (< 3,5 ton), kunnen ze haast ongestraft gevaarlijke snelheden aanhouden.

■ EVI

Het gekende voorbeeld is de Mercedes Sprinter die met ADR-producten snelheden bereikt die ruim boven de 140 km/uur gaan. Indien deze wagens worden geflitst, komen zij er klassiek van af met een boete voor overdreven snelheid. Om deze voertuigen als ADR-transporten te kunnen identificeren is er EVI (Electronic Vehicle Identification). EVI maakt het mogelijk om het voertuig vanop een afstand te identificeren op inschrijvingsbewijs, voertuigcategorie, lading, toegelaten snelheidslimieten voor het voertuig ... In België is het systeem echter nog niet ingevoerd en het ziet er niet naar uit dat het er in de eerste jaren zal komen.⁷

UITBREIDING NAAR LICHTE VRACHTWAGENS EN BESTELWAGENS

Naast de uitbreiding van de maximale snelheidsbegrenzer voor ADR-voertuigen, lijkt deze uitbreiding ook wenselijk voor lichte vrachtwagens, kleine autobussen, werfvervoer en lichte bestelwagens. Op basis van louter visuele observatie – specifieke snelheidscijfers voor deze categorieën ontbreken – kan men het nut van het inbouwen van maximale snelheidsbegrenzers naar deze categorieën bepleiten. Binnen deze categorie zijn er zeker nog prioriteiten te leggen. Het lijkt bijna evident dat ook lichte autobussen en werfvervoer hiermee worden uitgerust.

Het werfvervoer vormt hierbij een absolute topprioriteit. Momenteel is het werfvervoer in vele gevallen gecombineerd met vervoer van materialen. Clichématig kan men het beeld als volgt zien: vervoer van 4 tot 9 personen gecombineerd met een aanhangwagen en/of een volgeladen pick-up. Dikwijls is de bestuurder een arbeider die dit vervoer van zijn collega's er nog bij neemt. Het plaatje biedt weinig veiligheidsgaranties.

⁷ Dit in tegenstelling met Nederland waar EVI - experimenteel - wordt ingevoerd vanaf 2002. In België is dit systeem bij de rijkswacht nog steeds niet gekend, laat staan dat men het beleid heeft gevraagd om hiertoe de nodige stappen te zetten.

■ NEDERLAND

De niet-begrensde bestelwagens en lichtere trucks hebben een aanzienlijk aandeel in het goederenvervoer en zijn dan ook verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de nevenaspecten van het transport. Uit het recentste Nederlands onderzoek blijkt dat zij een betekenisvolle rol spelen in de emissies van het (Nederlandse) goederenwegvervoer. Ruw gesteld is deze vervoervorm verantwoordelijk voor 1/3 van de CO₂-emissies en voor 1/5 van de NO_x-emissies.¹⁰

De verwachting is dat deze emissies niet snel zullen afnemen maar integendeel zullen toenemen. Dit is voor een stuk te wijten aan de toename van dit segment van het wagenpark¹¹, maar ook en vooral aan

de toename van de hogere snelheden van deze voertuigcategorie. Daarnaast stellen we vast dat bestelwagens en lichte trucks steeds schoner worden. De verdieseling voor de bestelwagens en de lichte trucks zal blijven toenemen en zal snel een 95 %-aandeel bereiken worden.

Net als bij gewone personenwagens¹² is er bij de bestelwagens een tendens naar upgradering in vermogen en in gewicht¹³.¹⁴ Terwijl de topsnelheid van deze bestelwagens 10 jaar geleden nog 110 of 120 km/uur was, moet men de huidige zwaardere bestelwagens al situeren bij de 150 km/uur.

De conclusies van dit onderzoek zijn gericht op 2010 en op het hele Nederlandse park van bestelwagens en lichte trucks die begrensd zijn op respectievelijk 100 en 90 km/uur. Bestelwagens zijn goed voor 80 % tot 90 % van de totale effecten. De verklaring is dat er 15 keer meer bestelwagens zijn dan lichte vrachtwagens. Per voertuig zijn de effecten bij lichte vrachtwagens gemiddeld ongeveer 3 keer zo hoog als bij bestelwagens.

Positieve effecten van snelheidsbegrenzing

De effecten kunnen bij 100/90-snelheidsbegrenzing¹⁵ als volgt worden samengevat¹⁶:

- een directe reductie van CO₂- en NO_x-emissies met respectievelijk 0,33 Mton en 1,7 kton in 2010;
- een reductie van CO₂- en NO_x-emissies van raffinaderijen van respectievelijk 24 kton en 8 ton;

⁸ Dings, J.M.W., Dijkstra, W.J., Metz, D., Snelheidsbegrenzing van bestelwagens en lichte trucks, effecten op milieu en economie, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 23 maart 1998, 60 p. • bijlagen.

⁹ Voor Nederland gaat dit om ongeveer 550.000 bestelwagens en 30.000 lichte trucks.

¹⁰ Dit is ruim 3 Mton CO₂ en 18 kton NO_x.

¹¹ In Nederland stelt men vast dat de jaarlijkse kilometergroei gemiddeld 8 % is en verwacht men dat het kilometeraandeel van bestelwagens in het wegverkeer zal stijgen van ± 11 % naar 15 % in 2020.

¹² Zie onder meer: De Mol, J., "Steeds maar sneller, steeds maar zwaarder", in Verkeersspecialist, Diegem, Kluwer, afl. 74, januari 2001, pp.3-8.

¹³ In Nederland blijkt dat het gemiddelde leeggewicht en het gemiddelde toelaatbare totaal-gewicht van bestelwagens toeneemt. De voertuigen worden steeds groter en zwaarder. In de periode van 1989-1996 nam het gewicht met 13 kg/jaar (nu gemiddeld 1.370 ton) toe. Dit zou voor 2010 op 1,44 en voor 2020 op 1,48 ton geraamd worden.

¹⁴ Hieruit blijkt dat het grootste deel van de bestelwagens onder 3,5 ton zal vallen.

¹⁵ Dit is de voorgestelde maximale snelheidsbegrenzing.

¹⁶ Dings, J.M.W., Dijkstra, W.J., Metz, D., Snelheidsbegrenzing van bestelwagens en lichte trucks, effecten op milieu en economie, Centrum voor energiebesparing en schone technologie, Delft, 23 maart 1998, p. 53.

- een niet-gekwantificeerde emissiereductie op langere termijn als gevolg van optimalisatie van motor en aandrijflijn op de instelsnelheid;
- een niet-gekwantificeerde emissiereductie van andere emissies (PM₁₀, HC, CO);
- een verhoging van de verkeersveiligheid die kan worden uitgedrukt in een reductie van het aantal verkeersdoden op jaarbasis in de orde van grootte van 20-30 en een veelvoud hiervan aan gewonden;
- een vermindering van schade en slijtage aan voertuigen in de orde van grootte van 25 respectievelijk 20 miljoen (gulden) per jaar, waarbij het laatste getal een minimumschatting is (alleen de banden);
- bijkomende kosten per voertuig van 200 tot 300 gulden bij inbouw af-fabriek en 1.200 tot 1.500 gulden bij inbouw achteraf;
- een verhoging van de benodigde reistijd van bestelwagens en lichte trucks met ruim 5 miljoen uren. Hiervan is ruim 1,5 miljoen (ofwel 2 uur per voertuig per jaar) 'rechtmatig' verkregen, dus niet door harder te rijden dan op de betreffende wegen is toegestaan;
- een niet-gekwantificeerde besparing op snelheidsboetes;
- een niet-gekwantificeerde besparing op reistijd van het gehele Nederlandse wegverkeer als gevolg van minder structurele en incidentele congestie.

Een grote praktijkproef wees uit dat de gegeven milieueffecten waarschijnlijk niet zijn overschat en dat het toevoegen van een begrenzing van het toerental voor een nog positiever effect op het milieu zorgt.

Op bedrijfs- en macroniveau liggen de effecten anders; terwijl begrenzing op macroniveau 200 miljoen gulden aan baten⁷ oplevert (hiervan 50 miljoen gulden milieubaten), valt de snelheidsbegrenzer op bedrijfseconomisch niveau ongeveer neutraal uit bij bestelwagens en positief voor lichte vrachtwagens.

■ BELGIË

Het is evident dat de resultaten uit Nederland niet zonder meer overgeplaatst kunnen worden naar de Belgische of Europese context. Heel wat factoren zijn verschillend in de Nederlandse en de Belgische situatie. Toch kan een aantal van de bevindingen mits aanpassing van de aannamescijfers worden overgebracht:

- de maximale snelheidsbegrenzer uitbreiden naar bestelwagens en lichte trucks heeft een felle reductie van CO₂- en NO_x-emissies tot gevolg. Ook andere emissies (PM₁₀, HC, CO) zullen dalen;
- bij uitbreiding van de maximale snelheidsbegrenzer naar deze categorieën verhoogt de verkeersveiligheid; het aantal doden en gewonden vermindert.¹⁹

Ongevalcijfers met lichte vrachtwagens

Wanneer men de Belgische ongevalcijfers met minstens één lichte vrachtwagen (" 3,5 ton) bekijkt, komt men tot de volgende onthutsende vaststelling:

- het aantal letselongevallen op autosnelwegen is op 10 jaar tijd bijna verdubbeld: +99,05 %. De dodelijke letselongevallen namen met 45,05 % toe;²⁰
- voor het volledige wegennet nam het aantal dodelijke letselongevallen op dezelfde tijdspanne met 22,7 % toe. Het aantal letselongevallen steeg met 12,05 %.

Uit deze cijfers kan men afleiden dat het aantal ongevallen met lichte vrachtwagens drastisch toeneemt. Daarbij springen de ongevallen op de autosnelweg met bijna een verdubbeling op 10 jaar tijd sterk in het oog. De relatie met snelheid kan op basis van deze cijfers niet aangetoond worden, maar snelheid zal aan deze sterke verhoging niet vreemd zijn. In deze cijfers zitten zowel de vrachtwagens van minder dan 3,5 ton als de zware en lichte bestelwagens. Indien de snelheid van deze voertuigen verminderd kan worden, lijkt het voor de hand te liggen dat de ongevalcijfers en de impact ervan zullen dalen. De toename van het aantal ongevallen betekent een sterk argument voor het uitbreiden van de maximale snelheidsbegrenzers voor deze voertuigen.

De invoering van de snelheidsbegrenzer voor bestelwagens en lichte vrachtwagens vermindert schade en slijtage.

Reistijd

De reistijd van bestelwagens en lichte trucks zal in Nederland toenemen. Indien we echter een vergelijking maken met de wettelijke snelheid, is het 'tijdsverlies' per voertuig en per jaar minder dan 5 uur. Deze conclusie zal – binnen dezelfde grootteorde – ook voor België kunnen gelden.

Daartegenover staat de vermindering van de reistijd van het totale wegverkeer als gevolg van minder structurele en incidentele congestie.

Bedrijfs- en macroniveau

Op bedrijfs- en macroniveau ligt de situatie anders. Op macro-economisch niveau levert dit voor Nederland kwantificeerbare baten op (200 miljoen gulden waarvan 50 miljoen milieubaten). Andere baten zijn de vermindering van het aantal verkeersongevallen en de besparing op de brandstof. Op bedrijfseconomisch vlak valt de snelheidsbegrenzer voor bestelwagens neutraal²¹ uit terwijl dit bij lichte trucks positief is.

Bij de invoering van een snelheidsbegrenzer voor bestelwagens en lichte trucks worden voor de sector geen te grote problemen op het concurrentiële vlak verwacht. Uit de Nederlandse situatie blijkt dat de meeste bestelwagens niet grensoverschrijdend opereren. Nederland meent zelfs dat een éézijdige invoering voor bestelwagens mogelijk is zonder dat op de EU-begrenzing voor bestelwagens gewacht moet worden. Men opteert om via fiscale aansporingen de snelheidsbegrenzer voor de bestelwagens mogelijk te maken.

Als bijkomende conclusie wordt vermeld dat het voorzien van een toerenbegrenzer samen met de snelheidsbegrenzer de voordelen voor milieu, slijtage en veiligheid verder kan versterken.

Hoewel het Nederlandse onderzoek gebruikmaakt van specifiek Nederlandse data kunnen de meeste conclusies wel bruikbaar zijn voor het Belgische verkeersveiligheidsbeleid. Het Nederlandse rapport heeft

¹⁹ Daarbij moeten als belangrijke baten de vermindering van het aantal verkeersongevallen en de besparing van de brandstofkosten gerekend worden.

²⁰ De voornaamste kostenbesparing is de brandstof terwijl bij bestelwagens de voornaamste kostenpost, de toename van de reistijd is.

²¹ De registratiegegevens van bestelwagens en lichte vrachtwagens zoals ze bewerkt worden door het BIVV in hun jaarrapporten geven geen opgesplitste, vergelijkbare cijfers. Er zijn enerzijds geen aparte cijfers voor bestelwagens en anderzijds worden met lichte vrachtwagens de voertuigen van minder dan 3,5 ton bedoeld. Hierdoor worden de vrachtwagens groter dan 3,5 ton en kleiner dan 12 ton niet verrekend; de situatie van de lichte vrachtwagens is op deze wijze vergelijkbaar met de Nederlandse situatie aangezien ook daar geen aandeel bekend is van vrachtwagens met een maximaal gewicht dat lager is dan 12 ton.

²² Deze analyse doet niets af van de vaststelling dat men deze cijfers - gelet op de kwaliteit van de registratie - met de nodige voorzichtigheid moet behandelen.

²³ Vooral de verrekening van de extra-reiskost is bij bestelwagens de voornaamste kostenpost; een daling van 120 km/uur naar 90 km/uur verlengt de reistijd immers met ongeveer 5 uur per wagen/per jaar.

EVOLUTIE VAN ONGEVALLEN MET LICHTE VRACHTWAGENS (< 3,5 ton)			
VOLLEDIG WEGENNET	1991	2000	
• letselongevallen	3406	3833	+ 12,50%
• dodelijke letselongevallen	97	119	+ 22,70%
Totaal	3503	3952	+ 12,82 %
AUTOSNELWEGEN	1991	2000	
• letselongevallen	317	631	+ 99,05%
• dodelijke letselongevallen	17	25	+ 45,05%
Totaal	334	656	+ 96,41 %

Aantal letselongevallen in België met minstens één lichte vrachtwagen (< 3,5 ton) (Bron: BIVV-NIS).

voor een belangrijk deel aan de grondslag gelegen van de beslissing van de Europese Commissie om de richtlijn voor maximale snelheidsbegrenzer uit te breiden naar voertuigen met een gewicht tussen 3,5 en 12 ton (vrachtovervoer) en 5 en 10 ton (passagiersvervoer).

NIEUWE EUROPESE RICHTLIJN

De Europese Commissie heeft onder meer met de gegevens van het Nederlandse onderzoek rekening gehouden. Ze voorziet een uitbreiding van de maximale snelheidsbegrenzer en citeert daarbij elementen van dat onderzoek. De oude Richtlijn 92/6/EEG wordt uitgebreid naar vrachtwagens van meer dan 3,5 ton en voertuigen van meer dan 5 ton bestemd voor het vervoer van passagiers. Deze uitbreiding betekent dat vrachtovertuigen van meer dan 3,5 ton niet meer sneller kunnen rijden dan 90 km/uur en autocars van meer dan 5 ton niet sneller dan 100 km/uur.

Deze richtlijn werd op 4 december 2002 gepubliceerd²² in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* en wordt voor nieuwe voertuigen van toepassing vanaf 1 januari 2005.²³ Hierdoor wijkt de commissie af van haar eerste voorstel om voor nieuwe voertuigen de invoering reeds te starten vanaf 1 januari 2004.

De Commissie heeft de lichte bestelwagens, die nu reeds een belangrijk probleem vormen voor snelheidsbeheersing, in deze richtlijn niet opgenomen. Dit is een gemiste kans omdat vooral in de lichte bestelwagens het toenemend vermogen en dito topsnelheid aan banden moeten worden gelegd.

■ CONSERVATIEF

Men kan tevens vaststellen dat het Europees Parlement op dat vlak een erg conservatieve koers wou varen. Heel wat amendementen waren erop gericht de richtlijn 'maximale snelheidsbegrenzer' onwerkzaam te maken en te vertragen. Men voelt er duidelijk het lobbywerk van de sector in. In één van de ingediende amendementen werd gepleit om de snelheidsbegrenzer gedurende een bepaalde tijd uit te schakelen waardoor het voertuig tijdelijk – om in te halen – sneller zou kunnen rijden. Ook kan in de amendementen het totaal gebrek aan verkeerstechnische knowhow van een belangrijk deel van de Europese parlementsleden vastgesteld worden.

■ ISA

Hoewel in de voorbereidende documenten en in de verslagen uitdrukkelijk wordt verwezen naar het opmaken van een rapport over ISA – een rapport van de Commissie betreffende ISA en snelheidsbegrenzers moet na 18 maanden opgemaakt worden – is in de richtlijn enkel sprake van evaluatie van de effecten van de maximale snelheidsbegrenzer op de verkeersveiligheid.

Aangezien het rapport over ISA echter in het gemeenschappelijk standpunt van de Commissie en het Parlement is opgenomen, mag de Europese Commissie vóór het einde van 2006 een rapport over ISA verwachten. Dit is erg hoopvol maar de vraag is of dit niet wat laat is. De Zweedse overheid wenst tegen 2008 een Europese richtlijn over ISA en wil dat er vroeger convenanten met de constructeurs worden afgesloten.

SAMENVATTING

De huidige Europese Richtlijn (92/6/EEG) begrenst enkel de snelheid in vrachtwagens van meer dan 12 ton (90 km/uur) en autobussen van meer dan 10 ton (100 km/uur). Toch is de snelheidsbeheersing ook een probleem bij lichtere voertuigen zoals ADR-transport, lichte bestelwagens, werfvervoer. De inbouw van een snelheidsbegrenzer voor deze categorieën voertuigen zou vanuit verkeersveiligheidsstandpunt voor de hand moeten liggen. Het aantal ongevallen met lichte voertuigen neemt immers drastisch toe. Uit het recentste Nederlands onderzoek blijkt dat de niet-begrensde bestelwagens en lichte trucks ook een belangrijke rol spelen in de emissies van het (Nederlands) goederenwegvervoer. De cijfers uit het onderzoek kan men voor een gedeelte ook op België toespitsen. De Europese Commissie voorziet een uitbreiding van de maximale snelheidsbegrenzer. De oude Richtlijn 92/6/EEG wordt uitgebreid naar vrachtwagens van meer dan 3,5 ton en voertuigen van meer dan 5 ton bestemd voor het vervoer van passagiers. Deze uitbreiding betekent dat vrachtovertuigen van meer dan 3,5 ton niet meer sneller kunnen rijden dan 90 km/uur en autocars van meer dan 5 ton niet sneller dan 100 km/uur.

Trefwoorden: ISA, snelheidsbegrenzer, lichte voertuigen.

²² Richtlijn 2002/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 tot wijziging van Richtlijn 92/6/EEG van de Raad betreffende de installatie en het gebruik in de Gemeenschap van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen in Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, ISSN 0378-7087, L 327, 45e jaargang, 4 december 2002, p. 8-9.

²³ a) op voertuigen die zijn geregistreerd na 1 januari 2005, met ingang van 1 januari 2005; b) op voertuigen die in overeenstemming zijn met de in Richtlijn 88/77/EEG vermelde grenswaarden en geregistreerd zijn tussen 1 oktober 2001 en 1 januari 2005:

i) met ingang van 1 januari 2006, voor voertuigen die zowel nationaal als internationaal vervoer verzorgen;
ii) met ingang van 1 januari 2007, voor voertuigen die alleen voor nationaal vervoer worden gebruikt.